

<b>ENW'R PWYLLGOR CRAFFU</b>	Pwyllgor Craffu Cymunedau
<b>DYDDIAD Y CYFARFOD</b>	13 Gorffennaf 2023
<b>TEITL</b>	Diweddariad - Datblygiadau yn y maes Cludiant Cyhoeddus
<b>AWDUR</b>	Dafydd Wyn Williams, Pennaeth Adran Amgylchedd
<b>AELOD CABINET</b>	Y Cynghorydd Dafydd Meurig
<b>PWRPAS</b>	Diweddaru'r Pwyllgor am y gwaith wrth law er ystyriaeth yr aelodau

## 1. CEFNDIR

- 1.1 Mewn sir wledig sylweddol o ran maint, mae sicrhau opsiynau cludiant cyhoeddus o ansawdd yn allweddol i alluogi trigolion Gwynedd i deithio mewn modd cynaliadwy.
- 1.2 Mae cyfran sylweddol o bobl Gwynedd yn dibynnu ar gludiant cyhoeddus er mwyn cyrraedd y gwaith, ysgol neu goleg, apwyntiadau meddygol, siopa a hamddena. Ond, oherwydd natur wledig Gwynedd a'r pellteroedd sydd teithio, mae llwybrau cludiant cyhoeddus yn dueddol o fod angen cymorth i fod yn hyfyw.
- 1.3 Mae mwyafrif gwasanaethau cludiant cyhoeddus Gwynedd yn derbyn elfen o sybsidi (rhannol neu lawn) o arian cyhoeddus ar hyn o bryd.
- 1.4 Mae'r maes cludiant cyhoeddus wedi ei flaenoriaethu yng Nghynllun y Cyngor 2023-8. Mae gweledigaeth glir o "adolygu ein darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus bresennol gyda'r nod o ddatblygu rhwydwaith cludiant cyhoeddus fydd yn gyfleus, yn ddibynadwy ac yn rhesymol ei gost er mwyn caniatáu i drigolion Gwynedd deithio yn hwylus bob diwrnod o'r wythnos."
- 1.5 Mae'r adroddiad yma yn cynnig diweddariad ar yr hyn a gyflwynwyd i'r Pwyllgor Craffu Cymunedau ar 15 Medi 2022 (Atodiad 1), gan nodi'r prif faterion yng nghyswllt cludiant cyhoeddus yng Ngwynedd, yr hyn sydd ar waith ar hyn o bryd a'r cynlluniau ar gyfer y rhwydwaith i'r dyfodol.
- 1.6 Fel yr adroddwyd yn yr adroddiad i'r Pwyllgor Craffu ym Medi 2022, bu i Lywodraeth Cymru ddarparu cefnogaeth digynsail i gefnogi'r sector bysiau i sicrhau fod gwasanaethau'n parhau trwy gydol pandemig Covid-19.
- 1.7 Roedd cefnogaeth Cynllun Brys ar gyfer Bysiau (BES) y Llywodraeth yn allweddol i alluogi gweithredwyr i gadw cwsmeriaid a rhwydwaith o wasanaethau a allai fel arall fod wedi'u colli neu eu lleihau yn sylweddol.
- 1.8 Gyda'r cynllun BES yn dirwyn i ben ar 24 Gorffennaf, mae Llywodraeth Cymru wedi cyhoeddi pecyn ariannol Cronfa Bontio i Fysiau, a ddatblygwyd ar y cyd gyda Chynghorau a Thrafnidiaeth Cymru a fydd yn rhedeg tan Ebrill 2024.

- 1.9 Mae swyddogion Gwasanaeth Cludiant y Cyngor wedi bod yn cydweithio'n agos gyda chynrychiolwyr Trafnidiaeth Cymru ar sail rhanbarthol, ac wedi bod yn tanlinellu'r gefnogaeth y byddai ei angen er mwyn gallu sicrhau parhad gwasanaethau. Rydym yn disgwyl cadarnhad am union lefel y gefnogaeth ar gyfer y flwyddyn ariannol bresennol.
- 1.10 Diolch i'r gwaith pwysig yma, sydd wedi cynnwys trafodaethau rheolaidd gyda darparwyr, ni fydd unrhyw newidiadau sylweddol i'r rhwydwaith bysiau y mae'r Cyngor yn ei reoli, ac mewn rhai ardaloedd fe fydd gwelliant yn lefel y gwasanaeth a ddarperir.
- 1.11 Mae swyddogion y Cyngor yn parhau i gynnal cyfarfodydd rheolaidd gyda Trafnidiaeth Cymru a Llywodraeth Cymru i ddylanwadu ar y pecyn ariannol y tu hwnt i Ebrill 2024, ac yn blaengynllunio ar gyfer y cyfnod nesaf. Ar hyn o bryd does dim sicrwydd am lefel y gefnogaeth fydd ar gael.

## **2. RHWYDWAITH NEWYDD**

- 2.1 Mae Gwasanaeth Cludiant y Cyngor wedi bod yn cydweithio'n agos gyda Thrafnidiaeth Cymru i adolygu a chynllunio rhwydwaith newydd ar gyfer Gwynedd. Mae'r gwaith bellach yn bwrw ymlaen i integreiddio gwasanaethau newydd i'n rhwydwaith.
- 2.2 Yn sgil y cyd-gynllunio yma, rydym wedi sicrhau cymorth ariannol i fuddsoddi mewn agweddau o rwydwaith newydd yn y flwyddyn ariannol bresennol. Mae'r gwaith yma yn parhau, ac rydym yn obeithiol y bydd y blaengynllunio yma yn ein galluogi i sefydlogi'r rhwydwaith, gan liniaru effaith unrhyw newid mewn lefelau cyllid gan y Llywodraeth ar weithredwyr.
- 2.3 Mae'r cydweithio yma gyda Thrafnidiaeth Cymru wedi sicrhau cyllid ychwanegol i Wynedd ar gyfer y flwyddyn bresennol. Tra bod hyn yn cynnig cyfle i wella ein rhwydwaith, ymrwymiad blwyddyn ar flwyddyn y mae Trafnidiaeth Cymru yn ei gynnig ar hyn o bryd.
- 2.4 Yn sgil y gwaith pwysig yma gan swyddogion y Cyngor ar y cyd â Thrafnidiaeth Cymru, mae rhwydwaith newydd o wasanaethau yn cynnig amserlenni safonol wedi dechrau yn ardal Caernarfon a Dyffryn Nantlle. Byddwn yn parhau i weithio ar ardaloedd eraill dros y misoedd nesaf.
- 2.5 Profodd ardal Dyffryn Nantlle leihad sylweddol yn y ddarpariaeth pan aeth cwmni lleol i'r wal, ac roeddem yn awyddus i fuddsoddi yn y rhwydwaith yma gan fod 18% o boblogaeth ward Llanllyfni heb fodd arall o deithio (data Cyfrifiad 2021, ons.gov.uk).
- 2.6 Mae'r rhwydwaith newydd o wasanaethau yn cynnig amserlenni safonol ar gyfer ardaloedd Talysarn, Nantlle, Llanllyfni a Nebo. Mae'r amserlenni wedi eu paratoi i fod yn hwylus i'w dilyn a'u hyrwyddo, gydag amseroedd gadael rheolaidd, ac yn cynnig cysylltiadau gyda gwasanaethau'r T22/T2 ym Mhenygroes a/neu Caernarfon. Mae'r gwasanaethau wedi eu sefydlu eleni gyda chyfraniad ychwanegol gan Trafnidiaeth Cymru, ond does dim sicrwydd am gyllid y tu hwnt i Mawrth 2024 ar hyn o bryd. Mae swyddogion yn parhau i drafod gyda Trafnidiaeth Cymru.

- 2.7 Mae cynlluniau i ddatblygu'r rhwydwaith yn ardaloedd eraill hefyd ac mae swyddogion yn parhau gyda'r gwaith yma, gyda'r bwriad o fod yn plethu gyda chynlluniau Trafnidiaeth Cymru i ail-dendro gwasanaethau TrawsCymru a fydd yn weithredol yn ystod yr hydref.
- 2.8 Mae cydweithio agos gyda Trafnidiaeth Cymru wedi galluogi'r Cyngor i gyflwyno gwasanaethau ychwanegol i'r hyn fyddai wedi bod yn bosib fel arall, a bydd swyddogion yn parhau i adeiladu ar y gwaith allweddol yma.
- 2.9 Mae angen nodi'r risg ariannol i'r Cyngor, gan mai ond am y flwyddyn ariannol yma mae Trafnidiaeth Cymru yn gallu ymrwymo i ariannu'r rhwydwaith newydd. Golyga hyn fod posibilrwydd na fyddwn yn gallu parhau gyda'r rhwydwaith ar ei newydd wedd os na fyddwn yn derbyn cymorth ychwanegol flwyddyn nesaf.
- 2.10 Bydd disgwyl i'r Cyngor fod yn ail-dendro gwasanaethau yn fuan gan bod rhai darparwyr wedi tendro sawl blwyddyn yn ôl erbyn hyn. Oherwydd bod costau wedi cynyddu yn sylweddol ers hynny, rhaid bod yn fyw i'r ffaith y bydd prisiau am fod yn sylweddol uwch pan yn aildendro.
- 2.11 Mae'r Gwasanaeth yn gorwario £300,000 y flwyddyn i ariannu'r rhwydwaith sydd yn ei lle ers nifer o flynyddoedd, ac mae'r amserlen ail-dendro wedi llithro am na fu'n bosib gwneud hynny yn ystod cyfnod Covid.
- 2.12 Tra'n deall fod angen edrych i'r cyfnod nesaf y tu hwnt i'r gefnogaeth sydd wedi ei gynnig trwy grantiau BES, mae'n glir fod cwmnïau bysiau angen cefnogaeth i'r blynyddoedd nesaf er mwyn sefydlogi'r rhwydwaith.

### **3. SHERPA'R WYDDFA**

- 3.1 Mae llwyddiant gwasanaethau Sherpa'r Wyddfa ers ei ail-lansiad yn dyst sut mae moderneiddio gwasanaethau i gyfarch anghenion defnyddwyr yn gallu datblygu rhwydwaith safonol mewn amgylchiadau heriol.
- 3.2 Mae staff y Cyngor wedi bod yn gweithio yn agos iawn gyda Trafnidiaeth Cymru i gyflwyno gwasanaeth o safon i drigolion Eryri ac ehangach ac ymwelwyr i'r ardal. Cafodd y gwasanaeth ei ail-dendro am 5 mlynedd yn ddiweddar, gan gychwyn o 1 Ebrill 2023 hyd at 31 Mawrth 2028, ac rydym yn monitro ei ddatblygiad a'i berfformiad.
- 3.3 Penderfynwyd safoni prisiau tocynnau ar y rhwydwaith gan fod cryn dipyn o anghysondeb yn bodoli - yn hanesyddol roedd tablau prisiau yn cael eu mabwysiadu o un gweithredwr i'r llall.
- 3.4 Ers mis Ebrill, mae'r gwasanaeth yn cysylltu mynyddoedd Eryri gyda'r môr, gyda'r gwasanaeth S4 yn ymestyn o Ben-y-Pass drwy Beddgelert a Porthmadog, heibio Borth-y-Gest i Draeth y Greigddu, Morfa Bychan. Mae darpariaeth ychwanegol hefyd rhwng Beddgelert a Pen-y-Pass mewn ymgais i liniaru problemau parcio ar y ffordd – gyda gwasanaeth pob awr ar y penwythnosau a gwyliau ysgol yn cael ei dreialu yno eleni.
- 3.5 Hyd yma, mae'r ymateb yn hynod gadarnhaol, gyda nifer teithwyr ym mis Mai i fyny 44% o gymharu â 2022, ac i fyny 62% o'i gymharu a Mai 2019 (cyn COVID).

- 3.6 Rydym yn obeithiol y bydd hyn yn gwneud y rhwydwaith yn ddeniadol iawn pan ddaw'r amser i ail-dendro eto mewn 5 mlynedd ac felly yn dod a'r gost i'r drethdalwr yn is. Mae'r cynnydd yn y nifer teithwyr yn eithaf syfrdanol - mae'r tabl isod yn dangos cynnydd o 30% yn Ebrill 2023 i gymharu â Ebrill 2022, sef 11,685 teithiwr (NB contract wedi cychwyn 09/04/22 o gymharu â 01/04/23 felly 8 diwrnod yn llai o weithredu). O edrych ar y cyfnod Ebrill -Mehefin 2023, mae cynnydd o 35% o gymharu'r yn cyfnod y llynedd (Tabl 1).

**Tabl 1**

Teithwyr	2019-20	2021-22	2022-23	2023-24
Ebrill	30,364	14,581	38,351	50,036
Mai	36,681	24,699	41,192	59,348
Mehefin	33,253	36,929	42,324	55,018
Gorffennaf	40,485	41,482	48,620	
Awst	40,083	43,280	56,909	
Medi	32,974	34,114	41,669	
Hydref	30,165	25,486	29,154	
Tachwedd	23,153	17,465	20,755	
Rhagfyr	20,138	14,172	17,745	
Ionawr	21,269	14,941	18,255	
Chwefror	20,006	15,331	20,462	
Mawrth	15,031	21,863	23,650	
	343,602	304,343	399,086	164,402

- 3.7 Gyda 4 partner yn cyfrannu at y Sherpa, mae yna risg i'r rhwydwaith pe byddai un o'r rhanddeiliaid yn penderfynu peidio ariannu'r gwasanaeth. Gan mai o flwyddyn i flwyddyn mae Trafnidiaeth Cymru yn gallu ymrwymo eu cyllid, mae Cytundeb Lefel Gwasanaeth yn ei le am dymor y contract (sef 5 mlynedd), gyda rhybudd ffurfiol o 6 mis (o leiaf) gall unrhyw Bartner derfynu'r cytundeb.

#### **4. TRAWSCYMRU A BYSIAU TRYDAN**

- 4.1 Mae gwasanaethau bws TrawsCymru yn rhan bwysig o'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig yng Nghymru – fel rhan o'r teithiau pellter hir ac fel gwasanaethau bws lleol.
- 4.2 Caiff y bysiau eu hariannu gan Lywodraeth Cymru ac maent yn darparu cysylltiadau hanfodol o ran trafndiaeth cyhoeddus ar gyfer llawer o gymunedau ledled Gwynedd. Maent yn cysylltu â gwasanaethau rheilffyrdd ac yn cynnig dull hygrych, fforddiadwy a charedig i'r amgylchedd o deithio i ymwelwyr, sy'n eu galluogi i fwynhau golygfeydd hardd Cymru.
- 4.3 Disgwylir y bydd gwasanaeth newydd T22 yn gweithredu yn ystod yr hydref gan wasanaethu Blaenau Ffestiniog – Caernarfon heibio Porthmadog, a hynny efo pedwar o fysiau newydd trydan fydd yn gweithredu allan o safle pwrpasol ym Mhorthmadog.
- 4.4 Mae hyn yn ddatblygiad cyffrous ar gyfer y rhwydwaith yng Ngwynedd, a byddwn yn monitro y bysiau trydan ac yn ystyried sut y gallwn wneud defnydd o fysiau tebyg mewn rhannau eraill o'r rhwydwaith i'r dyfodol.

- 4.5 Oherwydd y sefyllfa ariannol a diffyg cystadleuaeth gan gwmnïau, mae posib y bydd cost cynnal y gwasanaeth yn uwch na'r gwasanaethau presennol ar hyd y llwybr.
- 4.6 Mae ein gwaith o ragdybio'r costau gweithredu yn galonogol ar hyn o bryd ond mae'n anodd rhagweld sut bydd y cwmnïau yn ymateb i'r cynnig i gontract 'weithredu a chynnal' sydd y cyntaf o'i fath yng Ngwynedd. Rydym wedi derbyn cymorth arbenigol i geisio lleihau y risg ariannol ar y Cyngor a hefyd i geisio lliniaru effaith y farchnad ar y costau e.e. cymryd y risg ar y cyflenwad trydan am flwyddyn gyntaf y contract.
- 4.7 Bydd Trafnidiaeth Cymru yn cymryd y cyfrifoldeb am wasanaethau T2 (Bangor - Aberystwyth) a'r T3 (Abermaw - Wrecsam) o 4 Medi 2023 ymlaen. Maent wedi bod allan i dendr gan Trafnidiaeth Cymru am gyfnod o ddwy flynedd gyda'r bwriad o ail-dendro am fysiau hybrid neu drydan wedi hynny.

## **5. DATBLYGIADAU RHANBARTHOL A CHENEDLAETHOL**

### **5.1 Y cyd-destun cenedlaethol**

- 5.1.1 Mae Llywodraeth Cymru wedi nodi uchelgais clir o weld llai o gerbydau preifat yn teithio ar y ffyrdd ac mae adolygiad annibynnol ffyrdd yn tanlinellu'r awydd i ddatblygu dulliau teithio cynaliadwy.
- 5.1.2 Wrth ymateb i'r adolygiad ffyrdd annibynnol, nododd y Llywodraeth:  
*"Bydd lleihau ac ail-flaenoriaethu ein buddsoddiad ar gynlluniau ffyrdd newydd a chynyddu ein buddsoddiad mewn dulliau cynaliadwy yn cynorthwyo newid modd, ond bydd hefyd yn sicrhau manteision ehangach. Mae'r rhain yn cynnwys llai o lygredd aer, canol trefi a chymdogaeth mwy llwyddiannus a system drafnidiaeth sy'n hygyrch ac yn deg i bawb. Rydym yn cydnabod bod hyn yn newid mawr ac anodd, na fydd yn digwydd dros nos, ac mae'n gofyn i ni weithio ar y cyd, ar draws y llywodraeth a thu hwnt."*
- 5.1.3 Tra'n deall yr uchelgais yma, mae'n glir y bydd angen buddsoddiad sylweddol uwch mewn dulliau teithio amgen yn cynnwys cefnogaeth hirdymor i ddarpariaeth cludiant cyhoeddus. Mae goblygiadau hynny mewn sir wledig fel Gwynedd yn wahanol i ddinasoedd mwy dinesig lle mae'r ddarpariaeth a'r gwasanaeth yn dra gwahanol.

### **5.2 Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru**

- 5.2.1 Mae Llywodraeth Cymru wedi sefydlu Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru i ymchwilio i'r problemau, y cyfleoedd, yr heriau a'r amcanion ar gyfer sicrhau system drafnidiaeth gynaliadwy ac integredig yn y gogledd.
- 5.2.2 Mae disgwyl y bydd y Comisiwn yn cyhoeddi eu hadroddiad terfynol yn yr hydref. Yn y cyfamser, mae [Comisiwn Trafnidiaeth Gogledd Cymru](#) wedi cyhoeddi adroddiad interim sy'n cynnwys argymhellion drafft.
- 5.2.3 Mae'r adroddiad interim yn cydnabod: "Mae patrymau ac opsiynau teithio yn wahanol iawn mewn ardaloedd gwledig, ac rydym yn deall na ellir gwneud pob taith mewn car trwy ddull arall. Ni fydd yr hyn sy'n gweithio i ardal drefol o reidrydd yn berthnasol i leoliad anghysbell."

- 5.2.4 O ran bysiau yn benodol, nodir y byddai newidiadau deddfwriaethol a chyflwyno model masnachfreinio yn allweddol i wella gwasanaethau ar draws y rhanbarth. Dylid gweithredu rhwydwaith bysiau craidd effeithiol o brif goridorau teithio lle nad oes opsiwn rheilffordd i gysylltu cymunedau ac ardaloedd cyflogaeth, gan ddarparu gwasanaethau amlodd da ac oriau gweithredu hirach a mwy cyson.
- 5.2.5 Cyfeirir hefyd y byddai cyfuniad o lwybrau lleol wedi'u hamserlennu a gwasanaethau trafndiaeth ddynamig sy'n ymateb i'r galw fod yn effeithiol wrth ddarparu mynediad at y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus graidd i bobl mewn ardaloedd gwledig.
- 5.2.6 Disgwylir adroddiad terfynol ac argymhellion y Comisiwn yn yr hydref a bydd swyddogion yr Adran yn ystyried unrhyw argymhellion wrth i'r gwaith o ddatblygu'r rhwydwaith newydd fwrw ymlaen.

### **5.3 Cyd-Bwyllgor Corfforedig**

- 5.3.1 Daeth swyddogaethau'r Cyd-bwyllgor Corfforedig (CBC) ar gyfer gogledd Cymru i rym ar 30 Mehefin 2022. Mae'n cynnwys gofyn statudol i gynhyrchu Cynllun Trafndiaeth Rhanbarthol (CTRh) newydd. Bydd wedyn gofyn i'r CBC adolygu'r cynllun yn ffurfiol bob tair blynedd, a chynhyrchu cynllun newydd bob pum mlynedd.
- 5.3.2 Bydd cyflawni'r prosiectau a'r camau gweithredu a fydd wedi'u cynnwys yn y CTRh yn parhau i fod yn gyfrifoldeb ar bob awdurdod lleol lle mae'r prosiectau/camau gweithredu hynny wedi'u lleoli.
- 5.3.3 Nid yw'n gwbl glir ar hyn o bryd beth yw goblygiadau hyn i wasanaethau cludiant cyhoeddus yn sirol, ond bydd y Cyngor yn ceisio dylanwadu ar gynnwys y CTRh, er mwyn sicrhau ei fod yn cwrdd ag anghenion Gwynedd.

## **6. CLOI**

- 6.1 Cyflwynir yr adroddiad fel diweddariad i'r Pwyllgor Craffu Cymunedau, am y gwaith sydd wedi ei gyflawni hyd yma wrth ddatblygu rhwydwaith newydd, a'r heriau wrth gynllunio i'r dyfodol yng nghyd-destun yr ansicrwydd ariannol yn y tymor canolig a thu hwnt.